

бюджетів одного рівня щодо фінансової забезпеченості. Отож важливу роль у системі міжбюджетних відносин повинні відігравати міжбюджетні трансферти. Позитивний розвиток міжбюджетних відносин на регіональному рівні надасть змогу досягнення територіальної справедливості при перерозподілі бюджетних коштів на основі розрахунку потреби регіонів у фінансових ресурсах, підвищення якості надання суспільних послуг, розвитку підприємницьких структур і як наслідок підвищення рівня життя населення.

1. Бюджетний кодекс України: Закон України від 21 червня 2001р. №2542 – III // Голос України. – 2001. – 24 липня.

2. Чеберяко О.В. Фінансова підтримка місцевих бюджетів в умовах бюджетного унітаризму в Україні // Фінанси України. – 2005. – №9. – С.13-19.

3. Тарангул Л.Л. Оцінка податкоспроможності регіону // Фінанси України. – 2003. – №6. – С.7-13.

4. Зайчикова В.В. Фінансова регіональна політика держави // Фінанси України. – 2005. – №6. – С.29-35.

5. Жемеренко Є.В. Використання коштів місцевих бюджетів України // Фінанси України. – 2005. – №8. – С.12-18.

6. Суховірська О.Б. Фінансові ресурси місцевих органів влади // Фінанси України. – 2002. – №11. – С.61-67.

7. Тофанюк О.В. Формування доходів бюджетів місцевого самоврядування // Вчені записки: Науковий журнал. Вип.13: У 2-х т. Т.2. – Харків: XIV, 2004. – С. 425-430.

8. Огонь Ц.Г. Доходи місцевих бюджетів та напрями їх реструктуризації // Фінанси України. – 2006. – №1. – С.3-12.

9. Формування і функціонування бюджетної системи України / За ред. проф. А.А.Мазаракі. – К.: Книга, 2003. – 344 с.

10. Тофанюк О.В. Міжбюджетні відносини, та перспективи формування місцевих бюджетів // Вісник Харківського національного університету ім. В.Н.Каразіна. – 2004. – №634. – С.161-163.

11. Слухай С. Міжбюджетні трансферти у постсоціалістичних країнах: від теорії до реалій. – К.: АртЕк, 2002. – 280 с.

Отримано 06.02.2006

УДК 364.48

Н.В.ДЕНИСОВА

Харківська національна академія міського господарства

ВИЗНАЧЕННЯ КРИТЕРІЮ ЕФЕКТИВНОСТІ ДЛЯ ОЦІНКИ ДИНАМІКИ РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ

Розглядаються питання оцінки регіонального розвитку соціальної інфраструктури, застосування якісних *dummy*-змінних і запровадження адитивних показників для визначення критеріїв ефективності системи.

Одним з показників рівня життя населення регіону є ступінь розвитку соціальної інфраструктури. Діяльність соціальної інфраструктури спрямована на задоволення потреб населення у послугах. Оцінка

стану соціальної інфраструктури, динаміки розвитку її складових, розробка методів управління розвитком інфраструктури на регіональному рівні в умовах ринкової економіки на сьогоднішній день є актуальним і необхідним, згідно з програмами державного та регіонального розвитку [1].

За останні роки в наукових роботах [2, 3] поширюється тенденція до введення територіального (регіонального) аспекту в управління розвитком соціальної інфраструктури, що потребує нових підходів до аналізу соціальної інфраструктури.

Для дослідження проблеми розвитку соціальної інфраструктури доцільно представити її у вигляді складної системи, що розвивається. Такі її властивості, як цілісність, ієрархічність, стійкість, динамічність дають можливість більш точно дослідити всю систему в цілому та кожний елемент окремо.

Під структурою соціальної інфраструктури розуміють склад її елементів з відповідними зв'язками в динаміці їх розвитку та функціонування. Безперервність розвитку, що виражається в постійних змінах структури системи, є важливою особливістю соціальної інфраструктури. В процесі розвитку розширяється склад її елементів та ускладнюються їх взаємозв'язок. При управлінні розвитком соціальної інфраструктури необхідно вирішення проблеми, зв'язаної з визначенням оптимального складу елементів та розподілом функцій управління між рівнями та вузлами системи.

Досягнення цієї мети потребує прийняття та впровадження керуючих рішень, які ґрунтуються на результатах дослідження стану соціальної інфраструктури регіону та аналізу шляхів її розвитку за допомогою методів економіко-математичного моделювання.

Задачею, яку поставив автор у цій роботі, є визначення критеріїв ефективності, що дозволять характеризувати стан цієї системи, її адаптивність, тобто пристосованість до змін зовнішнього середовища та оцінити ефективність управління системою відповідно до мети її функціонування

При вирішенні цієї задачі було розглянуто такі питання: було запроваджено якісні (dummy) показники, що описують напрям змін стану системи, сформульовано принцип побудови адитивного показника, який використано в якості критерію ефективності при оцінці стану системи.

Нами було проаналізовано стан регіональної соціальної інфраструктури. Методика аналізу та перелік показників наведено у роботі автора, яку було опубліковано у 2004 р. [4]. Аналіз проводився на основі даних статистичної звітності за період з 2000 по 2003 рр. Харків-

ського та Дніпропетровського регіонів.

Для порівняння рівня розвитку соціальної інфраструктури Харківського регіону було обрано Дніпропетровський регіон, як найбільш подібний по таких показниках, як площа та місце розташування регіонів, кількість міського населення – більше ніж 1 мільйон мешканців, промислова спрямованість економіки регіонів, а також збіжні дані по основних соціально-економічних показниках.

Перелік видів діяльності соціальної інфраструктури, які було виділено для аналізу стану соціальної інфраструктури регіону, наведено у табл.1.

Таблиця 1 – Види діяльності регіональної соціальної інфраструктури

№ п/п	Складові соціальної інфраструктури
1	Торгівля та громадське харчування
2	Зв'язок
3	Пасажирський транспорт
4	Житлово-комунальне господарство
5	Побутове обслуговування
6	Діяльність кредитних та страхових систем, фінансові послуги
7	Освіта
8	Комп'ютерні послуги
9	Культура, мистецтво та діяльність засобів масової інформації
10	Наука та наукове обслуговування
11	Охорона навколишнього середовища
12	Охорона здоров'я
13	Туризм та відпочинок
14	Діяльність громадських організацій
15	Соціальне забезпечення

Кожен вид діяльності оцінювався за 5-7 показниками, загальна кількість показників за усіма складовими – 90.

Для розрахунку рівня регіонального розвитку соціальної інфраструктури було використано економіко-статистичний метод побудови узагальнених показників, що ґрунтується на віднесенні значень кожного з вихідних показників до їхнього середнього рівня по всій статистичній сукупності за цим показником, який прийнятий за стандарт. У даному випадку стандартним було обрано середньоукраїнський рівень показників, з яким порівнювалися дані по Харківському і Дніпропетровському регіонах за відповідні періоди часу. Також було розраховано динаміку темпу росту складових соціальної інфраструктури Харківського і Дніпропетровського регіонів протягом чотирьох років.

На основі отриманих результатів для визначення критеріїв ефективності системи [5] соціальної інфраструктури було запроваджено $\text{dimmy-змінні } x_i$, що характеризують напрям змін кількісних змінних

X_i у порівнянні з попереднім періодом. Кожному фактору-аргументу надавалась відповідна якісна змінна, який було присвоєно значення по трьохбальній шкалі:

$x_i = 1$, якщо кількісний показник X_i зростає;

$x_i = 0$, якщо кількісний показник X_i не змінюється;

$x_i = -1$, якщо кількісний показник X_i зменшується.

Вважається, що показник змінюється, якщо різниця між його значеннями перевищує 10% від базового значення [5].

В якості критерію ефективності, що характеризує динаміку розвитку складових соціальної інфраструктури, було запропоновано використовувати адитивний показник P_Σ , який визначимо за формулою [6]:

$$P_\Sigma = \sum_{i=1}^n \lambda_i x_i, \quad (1)$$

де λ_i – коефіцієнт значимості (ваги) i -го бального показника.

Вважаємо, що для даного розрахунку усі показники рівнозначні, тому нормована величина дорівнює $\lambda_i = 1/n$.

Нормування коефіцієнтів λ_i дозволяє стандартизувати область значень адитивного показника. Незалежно від кількості бальних показників областю значень адитивного показника, що визначається за допомогою рівняння (1), є відрізок $P_\Sigma \in [-1; 1]$. Значення $P_\Sigma = 1$ відповідає такому стану системи, коли усі його бальні показники мають оптимальне значення, тобто усі якісні показники (окрім негативних) зростають, система знаходиться у стані активного розвитку. Значення $P_\Sigma = -1$ відповідає такому стану системи, коли її показники (окрім негативних) зменшуються, тобто система знаходиться у критичному стані. Коли $P_\Sigma = 0$, система знаходиться у стані динамічної рівноваги, коли негативні та позитивні процеси відбуваються одночасно [5].

Було розраховано значення адитивного показника P_Σ для кожного виду діяльності соціальної інфраструктури Харківського та Дніпропетровського регіонів у динаміці за три періоди, результати наведено у табл.2.

Зазначимо, що найбільш інтенсивний розвиток в обох регіонах спостерігається у таких складових соціальної інфраструктури, як торгівля та громадське харчування, зв'язок, побутове обслуговування, туризм та відпочинок. Наявність стану динамічної рівноваги відзначи-

мо в таких видах діяльності, як охорона здоров'я, соціальне забезпечення, охорона навколишнього середовища, пасажирський транспорт. Негативне значення адитивного показника відмітимо у показників діяльність громадських організацій в Дніпропетровському регіоні, а також науки та наукового обслуговування в різні періоди в обох регіонах.

Таблиця 2 – Динаміка розвитку показників соціальної інфраструктури

Вид діяльності соціальної інфраструктури	Адитивний показник (P_{Σ})					
	у Харківському регіоні			у Дніпропетровському регіоні		
	2001/ 2000	2002/ 2001	2003/ 2002	2001/ 2000	2002/ 2001	2003/ 2002
Торгівля та громадське харчування	0,67	0,67	0,50	0,83	0,17	0,67
Зв'язок	0,50	0,83	0,33	0,83	0,67	0,67
Пасажирський транспорт	-0,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Житлово-комунальне господарство	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,00
Побутове обслуговування	1,00	1,00	0,20	1,00	0,80	0,60
Діяльність кредитних та страхових систем, фінансові послуги	0,20	0,20	0,60	0,60	0,60	0,40
Освіта	0,67	0,33	0,33	0,50	0,33	-0,17
Комп'ютерні послуги	-0,20	0,60	0,40	0,40	0,40	0,20
Культура, мистецтво та діяльність засобів масової інформації	0,50	0,25	0,50	0,50	0,50	-0,13
Наука та наукове обслуговування	0,17	-0,17	0,00	-0,17	0,33	0,00
Охорона навколишнього середовища	0,33	0,33	0,17	-0,17	0,17	0,00
Охорона здоров'я	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,17
Туризм та відпочинок	0,33	1,00	0,67	0,33	1,00	0,50
Діяльність громадських організацій	0,33	0,67	0,33	-0,33	-0,33	0,00
Соціальне забезпечення	0,00	0,33	-0,17	0,00	-0,17	0,00

Таким чином, адитивний показник є простим і надійним критерієм ефективності, що визначає стан системи та тенденції її розвитку.

Для виявлення причин змін адитивних показників можна збудувати модель багатофакторної регресії та визначити фактори зовнішнього середовища, які найбільше впливають на розвиток регіональної соціальної інфраструктури.

1. Про державне прогнозування та розробку програми економічного та соціального розвитку України: Закон України // <http://zakon.rada.gov.ua>

2. Вакуленко В.М., Ігнатенко О.С., Лебединська О.Ю. та ін. Державне регулювання розвитку соціальної інфраструктури населених пунктів України. – К.: Вид-во УАДУ, 2002. – 112 с.

3. Саенко Ю.И. Моделирование показателей развития социальной инфраструкту-

ры. – К.: Наукова думка, 1991. – 168 с.

4.Денісова Н.В. Методичний підхід до оцінки розвитку регіональної соціальної інфраструктури (на прикладі Харківської області) // Збірник наукових праць. Том 3. – Дніпропетровськ, 2004. – С.630-636.

5.Внукова Н.Н., Лебедева И.Л., Зима О.Г. Конъюнктура трудовых ресурсов: квалитетирование состояния предприятия как системы // Сборник материалов Междунар. науч.-практ. конф. "Наука: теория и практика". Т.4. – Днепропетровск: Наука і освіта, 2005. – С.64-67.

6.Лямец В.И. Тевяшев А.Д. Системный анализ. Вводный курс. – 2-е изд. доп. и перераб. – Харьков: ХТУРЭ, 2004. – 448 с.

Отримано 07.02.2006

УДК 366.12

В.Н.АНДРЕЕВА, канд. экон. наук, В.А.ШАПОВАЛЕНКО

Харьковская национальная академия городского хозяйства

ПОВЕДЕНИЕ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ НА РЫНКЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ УСЛУГ

Рассматривается поведение потребителей и выполнена сегментация рынка информационных услуг.

Исследование потребительского поведения – относительно новая наука, отделившаяся от маркетинга в конце 60-х – начале 70-х годов XX ст. Для выявления неудовлетворенных потребностей, предпочтительных свойств товаров и услуг, наиболее эффективных каналов сбыта и рекламно-информационной поддержки необходимо понимание механизмов, формирующих потребительское поведение.

Анализ поведения покупателей как самостоятельное направление зародилось и развивается в основном усилиями специалистов из США. Поэтому главные работы на эту тему – в основном американские и выполнены на исходном американском материале [1, 4-7]. В последнее время качественные работы по потребительскому поведению появились в России [3], Украине [2].

В данной статье из всех аспектов потребительского поведения выбран один – отношение покупателей (пользователей, клиентов) к информационным услугам. Отметим, что теоретические основы исследований потребительского поведения сформированы под массовые товарные рынки и часто не могут быть использованы в такой специфической области, как информационные услуги на рынке мобильной связи.

Для описания поведения покупателей на потребительском рынке мобильной связи используем модель «черного ящика» сознания клиента, которая в общем виде представлена на рис.1.